Preis: 20 Pfennig
Italien: 1.50 Lire
Österreich: 40 Groschen
Schweiz: 30 Rappen
Polen: 0.55 Zloty
Übriges Ausland: 35 Pfennig



9. JAHRGANG / FOLGE 45 / SAMSTAG, 10. NOVEMBER 1934

VERLAG FRZ. EHER NACHF. G.M.B.H. MUNCHEN 2 NO

Aufnahme: Schödl

Ulrich Graf

der treue Begleiter des Führers, der sich am 9. November 1923 an der Feldherrnhalle vor den Führer stellte und durch fünf Schüsse schwer verwundet wurde. Das kürzlich aufgenommene Bild zeigt Stadtrat Ulrich Graf mit den beiden Lieblingshunden des Führers.

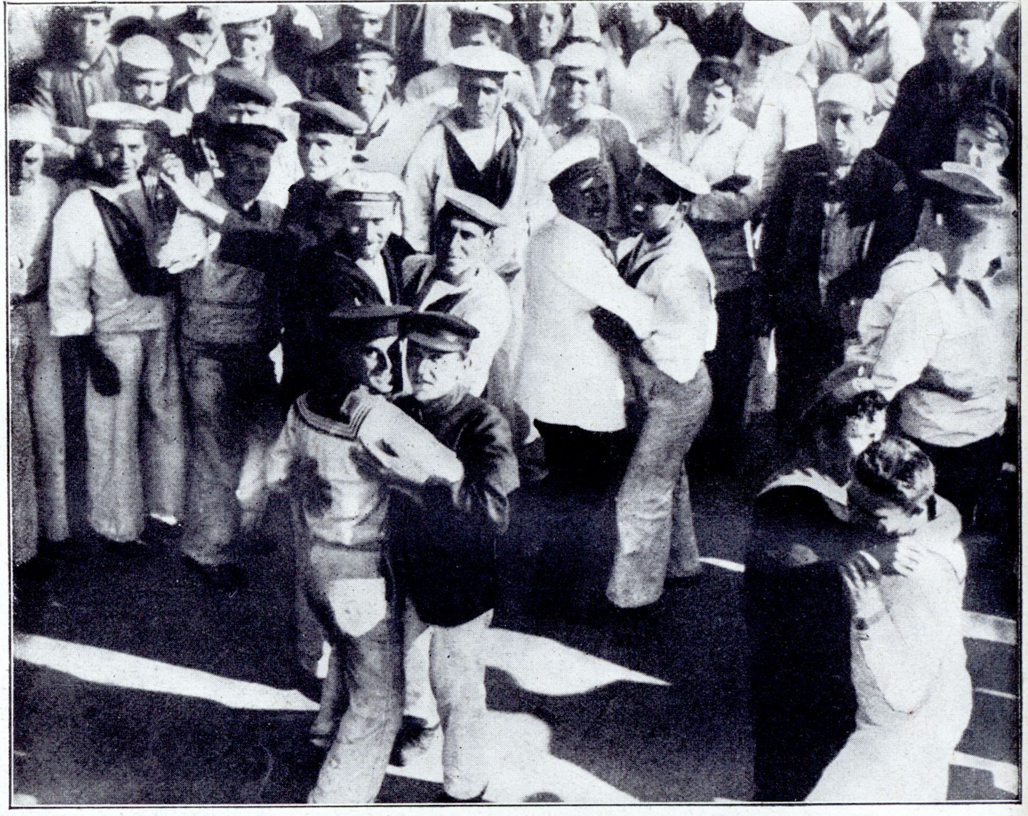

Und Ihr habt
doch

CORONEL

Eine Erinnerung ...



Das deutsche Kreuzergeschwader auf der Reede von Valparaiso: „Scharnhorst", „Gneisenau", „Nürnberg", „Dresden" und „Leipzig".



Deutsch-chilenische Verbrüderung im Hafen von Valparaiso. Deutsche und chilenische Matrosen tanzen an Bord des Kriegsschiffes „Esmeralda".

Ein unbekanntes, schmutziges Kohlennest liegt an der südchilenischen Küste bei Concepcion. Es ist Coronel, ein armseliger Kohlenhafen. Wer wußte schon etwas von Coronel außer den Einheimischen und den Dampfern, welche zwischen Europa und der Westküste Südamerikas verkehrten, um hier zu „kohlen". Die Fischer und Minenarbeiter von Coronel lebten schlecht und recht dahin, und außer den sonntäglichen Messerstechereien Betrunkener ereignete sich hier nichts, was der Erwähnung gelohnt hätte.

Als im Jahre 1914 der Weltenbrand verhängnisvoll auch die entferntesten Länder ergriff, entglitt der Spionagedienst den Händen der berufsmäßigen Spione. Ihre Zahl reichte nicht aus, die kriegführenden Mächte sahen sich daher gezwungen, sich freiwilliger Agenten mit nicht ganz einwandfreien Eigenschaften zu bedienen. Sympathisierende Eingeborene, Abenteurer ohne Vaterland, gescheiterte Emigranten, die alle eine kleine Rolle in der gewaltigen Tragödie spielen wollten. Die Spionage blühte. Auch in Chile als man in Erfahrung gebracht hatte, daß das deutsche Geschwader des Fernen Ostens unter dem Befehl des Grafen Spee in der Nähe der Osterinsel von einem chilenischen Segler bemerkt worden war. An der ganzen Westküste Südamerikas entfaltete man daraufhin eine fieberhafte Tätigkeit, die ihren Höhepunkt im Süden Chiles, in Coronel erreichte.



Am 3. November 1914: Graf Spee kommt!
Nach der Landung in Valparaiso. Neben dem umjubelten deutschen Admiral der deutsche Generalkonsul Gumprecht.

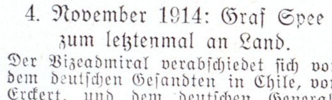
Ende Oktober 1914 herrschte in der sonst toten Stadt ein geheimnisvolles Kommen und Gehen. Ausländer, Deutsche und Engländer, waren wie Pilze aus der Erde geschossen und belagerten den Hafen. Es regnete gute Trinkgelder für Hafenarbeiter und Fischer, die gar nicht wußten, wie ihnen geschah. Ein Meer von Fragen brach über die ahnungslosen Bewohner von Coronel herein, und das kleine Telegraphenamt war plötzlich begehrt wie nie zuvor. Deutsche und englische Laute schwirrten durch die Luft. Eine Nervosität ohnegleichen hatte sich des Städtchens bemächtigt und auch den ganzen Süden erfaßt, der im wesentlichen von Deutschen bewohnt ist. Eine ganze Stadt — Valdivia — war deutsch, und in Valparaiso saßen seit Jahrzehnten die Söhne alter Hamburger Familien und betrieben Handel. Aber nicht weniger bedeutend als die



Am 3. November 1914:
Der deutsche Gesandte von Erckert, der Generalkonsul Gumprecht und die Spitzen der deutschen Kolonie in Valparaiso machen Graf Spee ihren ersten Besuch an Bord der „Scharnhorst"

deutsche war die englische Kolonie. Chiles Handel und Hochfinanz standen damals unter der Kontrolle der Londoner City, die bedeutende Niederlassungen im ganzen Lande besaß. Zwei Lager hatten sich gebildet: hie Deutschland — hie Engelland, und überall

Graf von Spee lacht.
Er nimmt Abschied von der deutschen Kolonie in Valparaiso am 4. November 1914. Neben ihm der deutsche Gesandte, gegenüber der deutsche Generalkonsul. Im Hintergrund bahnt ein Polizist den Weg nach der Barkasse.



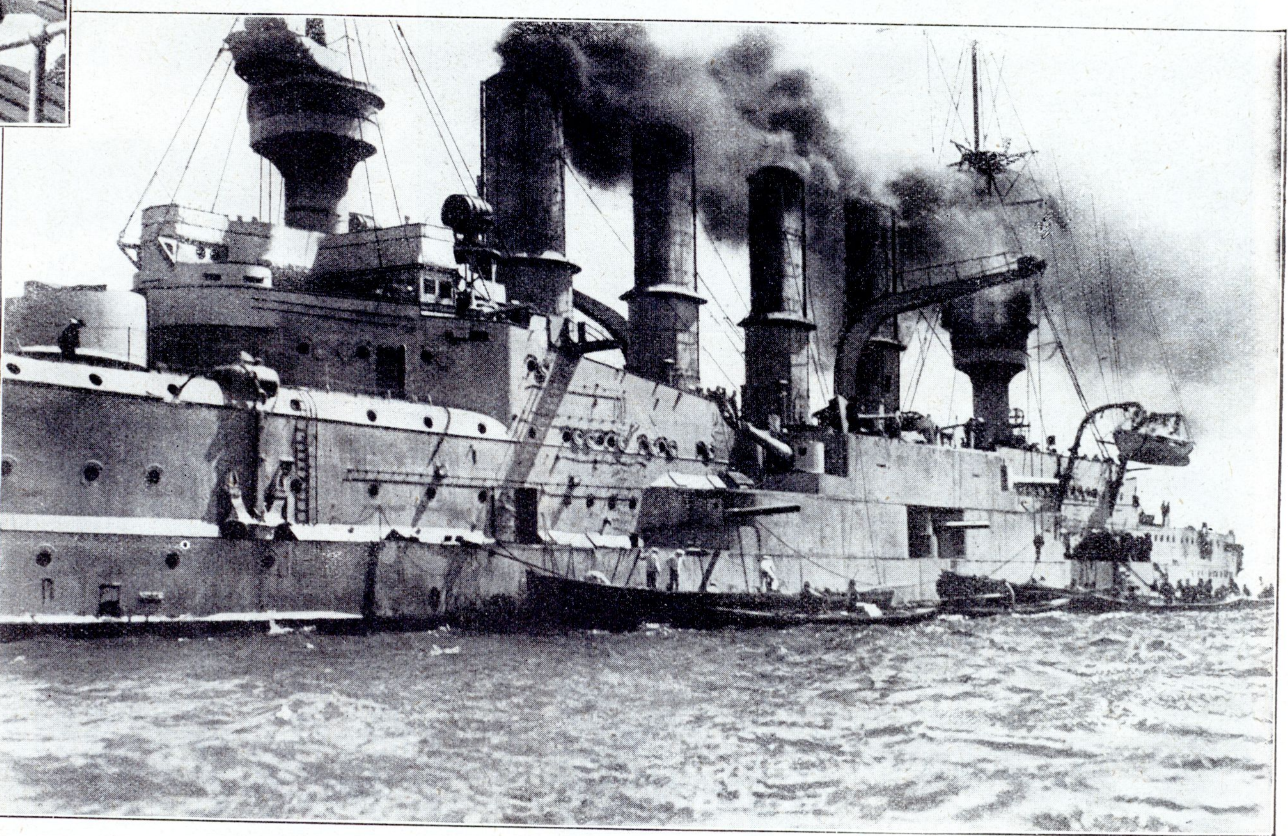
4. November 1914: Graf Spee zum letztenmal an Land.
Der Vizeadmiral verabschiedet sich von dem deutschen Gesandten in Chile, von Erckert, und dem deutschen Generalkonsul Gumprecht, sowie von dem chilenischen Hafenkommandanten am Kai von Valparaiso.

erging man sich in Vermutungen über die Bewegungen und Pläne des Geschwaders des Grafen von Spee. Täglich fuhren Handelsschiffe, die mit Proviant, Kohlen, Wasser und . . . Informationen versehen waren, mit unbekanntem Ziel aus den chilenischen Häfen ab. Geheimagenten, deutsche, englische und einheimische, überwachten in jedem Hafen die Ankunft und Abfahrt der Seeschiffe, ihre Ladung und die Zusammensetzung der Mannschaft.

Am 31. Oktober 1914, einem Sonnabend, brachte ein Fischer, der in den Hafen von Coronel einfuhr, die Nachricht, daß ein englischer Kreuzer sich dem Hafen nähere. Zehn Minuten später ging diese Nachricht an den deutschen Generalkonsul Gumprecht nach Valparaiso ab Bereits um Mitternacht wußte der deutsche Geschwaderchef, Graf von Spee, der an der chilenischen Küste navigierte, daß die „Glasgow", ein kleiner englischer Kreuzer, in Coronel geankert habe und dort nur 24 Stunden bleiben dürfte, wenn er nicht die chilenische Neutralität verletzen wollte. Diese Nachricht, die wie ein Lauffeuer ganz Chile durchraste, war der Auftakt zu großen Ereignissen. Graf Spee nahm sofort mit großer Fahrt Kurs nach Süden, um den an die 24stündige Hafenfrist gebundenen Feind zu erwarten.

Am Sonntagnachmittag, dem 1. November, hörte der Telegraphist auf S.M.S „Gneisenau" in seiner Funkerbude mehrere englische Kreuzer in großer Nähe. Es

(Fortsetzung auf Seite 1823)



Der Panzerkreuzer „Scharnhorst"
vor dem Auslaufen aus dem Hafen von Valparaiso und vor seiner Fahrt nach dem Feuerland und den Falklandsinseln am 4. November 1914.

Der Führer besucht die Nürnberger Burg

Die Burg der Reichsparteitagsstadt ist ein Wahrzeichen Deutschlands.

Der Führer hat sie besucht. Er war von der Wiedergeburt der Räume, die nun in altem Glanz und in alter Herrlichkeit neu erstanden sind, begeistert. Und er sprach den Männern, die hier am Werk waren, seine Anerkennung aus.

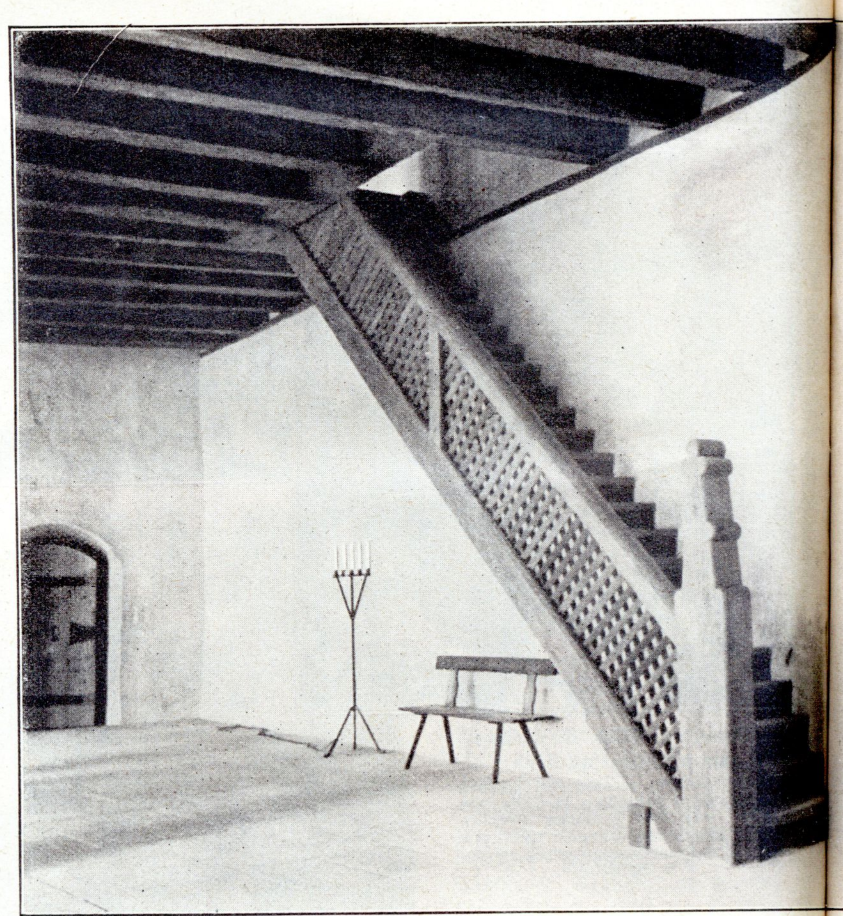
Wir Menschen von heute wohnen in Räumen, die schnurgerade ausgepeilte Rechtecke sind. Daß aber die Wohnlichkeit gar nicht von diesen streng eingehaltenen 90-Grad-Winkeln abhängt, erkennen wir bei einem Besuch alter Bauwerke. Hier stoßen wir auf willkürliche Veränderungen im Linienverlauf der Wände, auf Knickungen stützender Deckenbalken, kurz auf eine Unsumme von Unregelmäßigkeiten, die als Einzelstück verblüffen, in der Gesamtheit jedoch eine ungeheure Wirkung ausmachen.

Wir müssen uns in diese Formgebungen hineinarbeiten, bevor wir sie begreifen. Was das heißt, wissen die Architekten, die das Innere der Nürnberger Burg renoviert haben. Sie brachen beispielsweise aus einer Mauer den Raum für eine fehlende Türe. Später entdeckten sie unter dem Verputz ganz unvermutet ein Wandgemälde. Wie eine Bestätigung ihrer richtigen Einfühlung stellten sie fest, daß dieses Fresko in alter Zeit eine gleichartige Türöffnung an gleicher Stelle umkleidet hatte.

Bei aller Großzügigkeit waren die Baumeister von

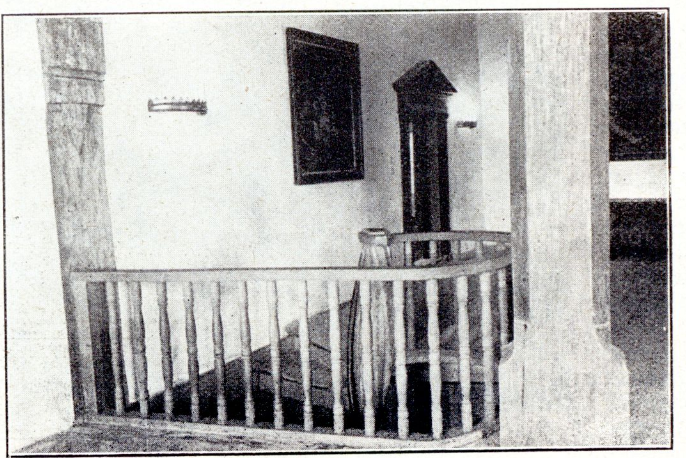


Blick durch eines der gotischen Fenster auf die Türme von Sankt Sebald.

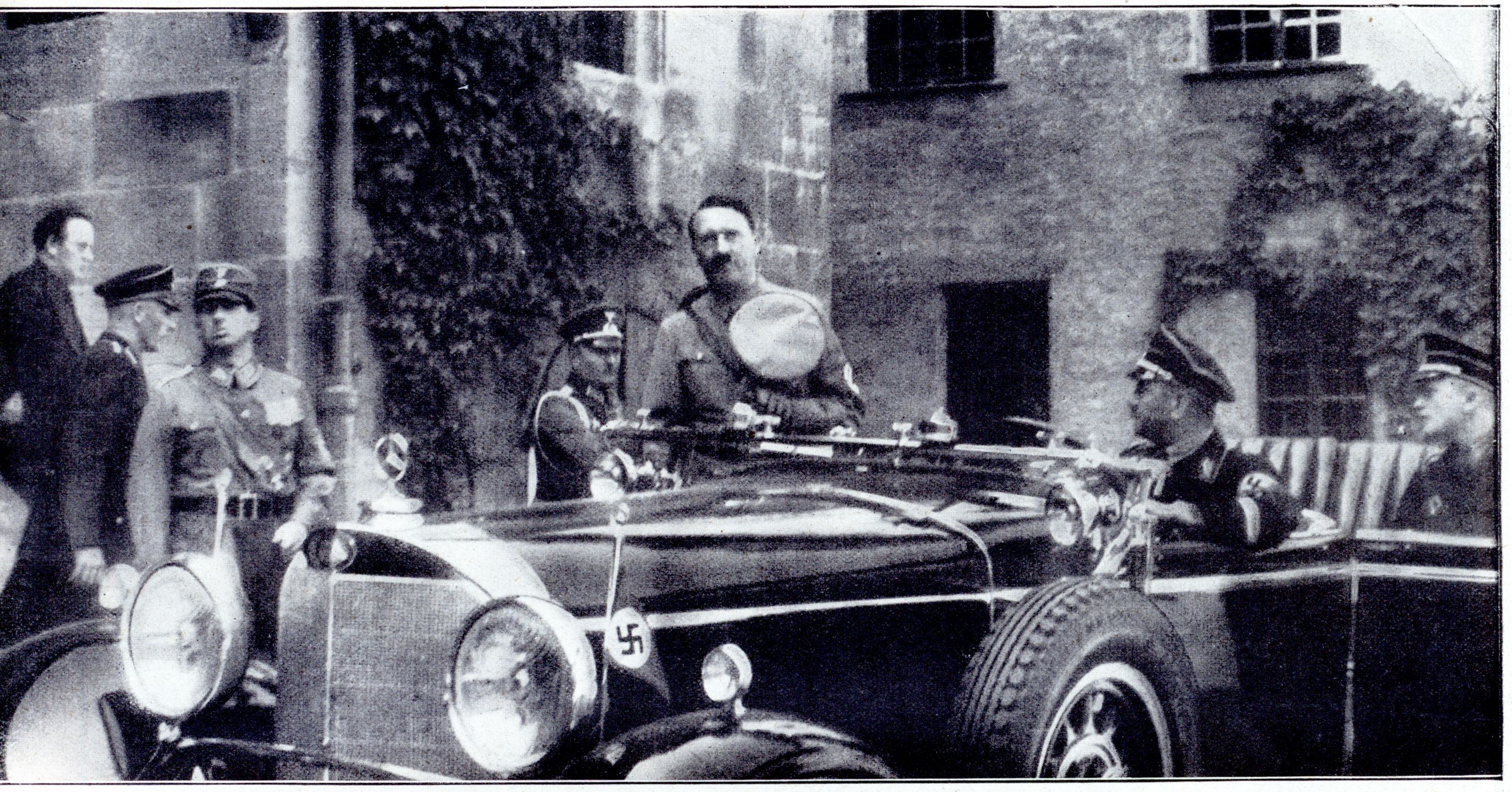


Die alte Treppe, der ursprüngliche Raum — eine architektonische Harm

Ein mächtiger Tragbalken gibt einem schönen Saal sein Gepräge.



Die sinnvolle Einfügung eines Treppenausganges.



Adolf Hitler bei der Besichtigung der Nürnberger Burg.

Mit herzlichen Worten sprach der Führer seine Anerkennung den Männern aus, durch deren Arbeiten die Burg gemäß ihrem früheren Aussehen wiederhergestellt wurde. Links: Oberbürgermeister Liebel; rechts (am Steuer): Oberführer Schreck.

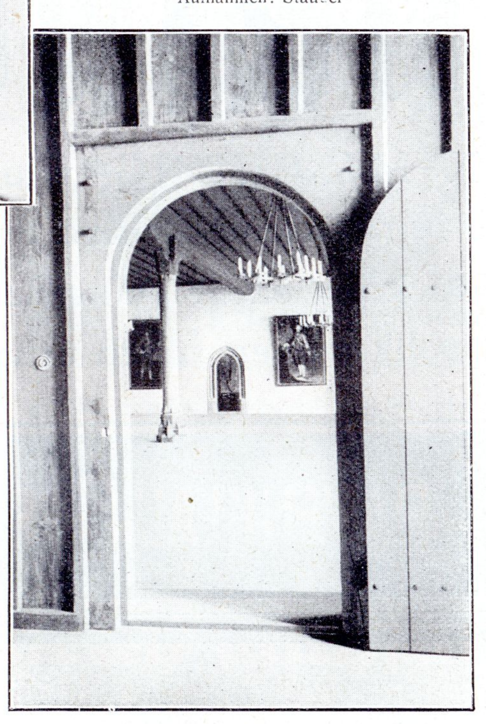


Ein Deckenbalken.

Aufnahmen: Stauder

berwältigender Schlichtheit.

mals auch auf die künst-
ische Ausgestaltung von
einigkeiten bedacht. Wir
den Türschlösser, deren
miedeeiserne Anfertigung
nze Arbeitswochen be-
sprucht haben mag, kunst-
lle Fensterriegel und
uchter, die der Werkstätte
nes wirklichen Künstlers
tsprungen sind.
Und wir erkennen, daß
ir dem Wissen der ge-
alen Meister jener ver-
gangenen Jahrhunderte
sere ganze Hochachtung
enken müssen.



Ein Blick von Saal zu Saal.



In jeder Perspektive bieten die Räumlichkeiten Bilder harmonischer Schönheit.

Dies ist unsere neue
4 Pfg-Zigarette

GÜLDENRING



eine echte MAZEDONEN-MISCHUNG, wie der Fachmann sie schätzt. Ihr feines Aroma wird durch unsere neuartige TROPEN-Packung, eine Metallschachtel mit sinnreichem Verschluss, vollkommen frisch erhalten.

Ausserdem: OVERSTOLZ 5 PF. OHNE Mdst. RAVENKLAU 6 PF. mit Gold

Eine Hutgeschichte

Der Berliner Bildhauer Schadow und der Minister von Schuckmann trafen sich oft in den Vereinsräumen eines Berliner Lesezirkels, dem beide als treue Mitglieder angehörten.

Schuckmann war bekannt durch seine Seßhaftigkeit; er pflegte erst dann zum Aufbruch zu rüsten, wenn das Personal anfing, die Lichter zu löschen.

Eines Abends konnte der Minister beim Verlassen des Lesezimmers trotz allen Suchens seinen Hut nicht finden. Statt dessen war nur noch ein neuer Künstlerhut vorhanden.

Wohl oder übel mußte sich Schuckmann mit diesem Hute bedeckt auf den Heimweg machen, den er allabendlich in seiner Dienstkutsche zurückzulegen pflegte.

Frühmorgens am nächsten Tage erschien der Diener von Schadow bei Schuckmann, brachte diesem seinen alten abgetragenen Hut zurück, bat ihn im Namen seines Herrn, die Verwechslung zu entschuldigen und ließ sich den neuen Künstlerhut ausfolgen.

Als sich kurze Zeit später Schadow und Schuckmann wieder einmal trafen, meinte der Künstler lächelnd zu dem Staatsmanne:

„Mein lieber Schuckmann, ich muß Ihnen ein Geständnis machen. Ich habe Ihren Hut nicht versehentlich genommen, sondern mit voller Absicht. Ich hatte mir auf dem Wege zum Lesesaal gerade einen teuren Hut gekauft und mußte nachher, als ich heimgehen wollte, zu meinem Entsetzen feststellen, daß es in Strömen regnete. Der Hut wäre unrettbar verdorben gewesen, hätte ich ihn im Regen nach Hause tragen müssen.

Ich nahm also Ihren alten, abgetragenen Filz vom Haken — jenem kann kein Regen mehr etwas antun — und überließ meinen neuen Hut Ihrer Fürsorge, weil ich wußte, daß Sie ja einen Wagen nehmen. Ich kann Ihnen also nachträglich nur nochmals für die Erhaltung meines Hutes danken." P. Sö.

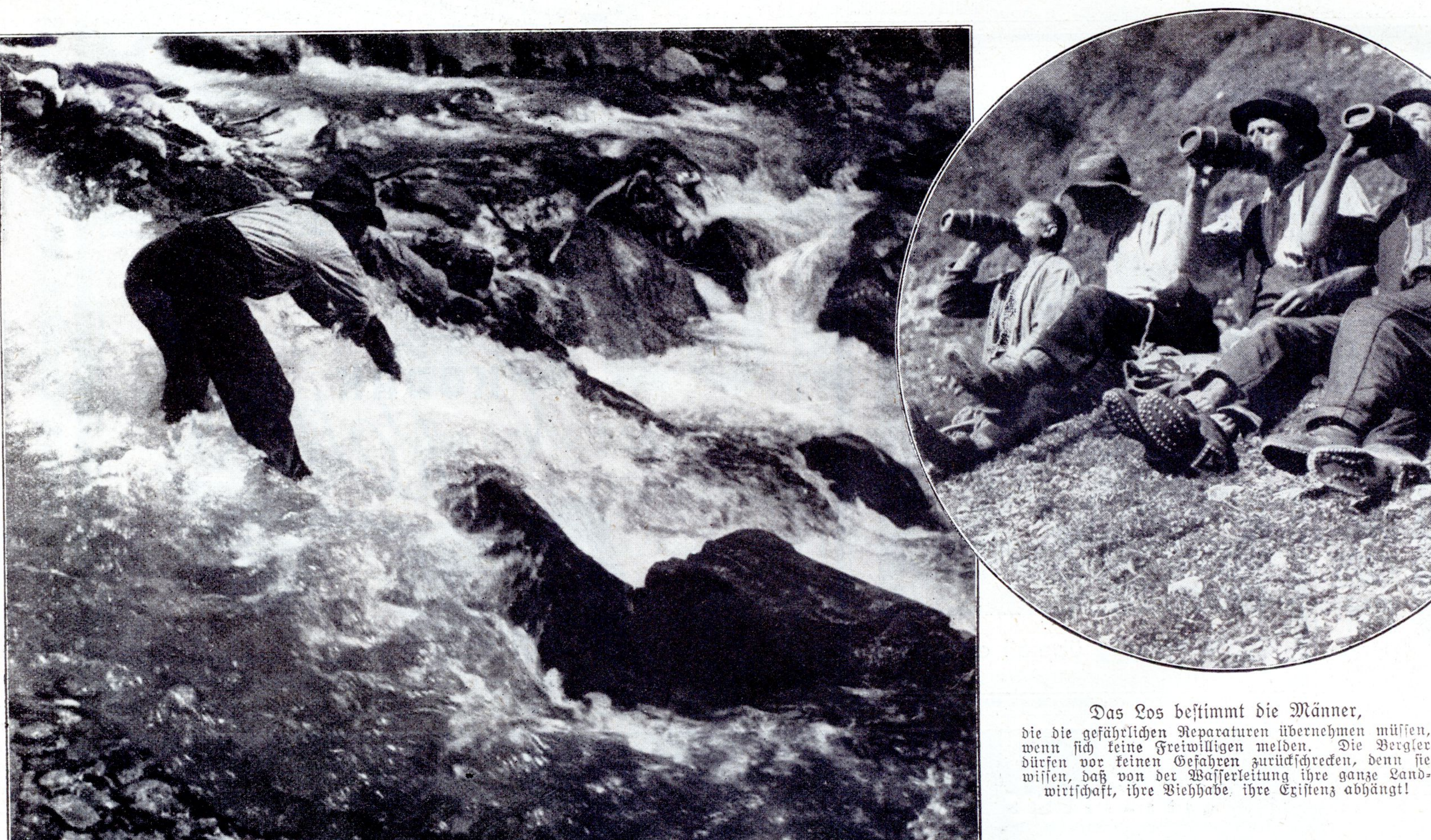
Die heiligen Wasser

Die Sorge der Walliser Bauern

Das Sorgenkind des Walliser Bauern sind die Wasserleitungen, und da Wallis der niederschlagärmste Ort der ganzen Schweiz ist, so sind die Bewässerungsanlagen für diese Gegend von größter Bedeutung. Für Sommerfrischler ist ja dieser Umstand sehr angenehm, für den Bergbauern aber kann sich die Trockenheit zu einer furchtbaren Plage gestalten. Deshalb werden auch in Wallis seit alters Bewässerungsanlagen unterhalten und mit großer Sorgfalt gepflegt. Ohne diese künstliche Wasserzufuhr müßten Wiesen und Äcker im Sommer unter großer Dürre leiden; dies beweisen am besten diejenigen Grundstücke, die nicht bewässert werden können.



Das Tal ohne Regen.
Nirgends in der ganzen Schweiz wird der künstlichen Bewässerung der Wiesen und Felder so viele Aufmerksamkeit geschenkt wie in Wallis, und das hat seine guten Gründe. Wohl fließen im Sommer von den ausgedehnten Firn- und Gletschergebieten gewaltige Wassermengen der Rhone zu, aber es sind verlorene Wasser, denn die wilden Gletscherbäche verlassen die Seitentäler in tiefen Schluchten, während Wiesen und Felder an den Hängen hoch darüber an der brennenden Walliser Sonne versengen.



Das Los bestimmt die Männer,
die die gefährlichen Reparaturen übernehmen müssen, wenn sich keine Freiwilligen melden. Die Bergler dürfen vor keinen Gefahren zurückschrecken, denn sie wissen, daß von der Wasserleitung ihre ganze Landwirtschaft, ihre Viehhabe, ihre Existenz abhängt!

Täglich werden die Leitungen überprüft.
Man mag an den Walliser Talhängen zu irgendwelcher Tages- oder Nachtzeit wandern, immer trifft man Wässerleute, die die Leitungen ausbessern. An der Sorgsamkeit, mit welcher sie mit dem kostbaren Naß umgehen, kann man ermessen, was diese „heiligen Wasser" für den Walliser Bauern und für seine hochgelegenen Matten und Weiden bedeuten.

Über die Walliser Bewässerungsanlagen sind schon Bücher geschrieben worden; doch bietet jede Gegend in dieser Beziehung wieder Besonderes und jedes Wasser hat seine Eigenart. Die eigentliche Bewässe-



Die Leitung im Tunnel.

In neuer Zeit zieht der Bauer die moderne Technik zu Hilfe; er hat am Simplon gelernt, wie man den Fels durchbohrt. So verschwinden denn Jahr für Jahr die gefährlichsten Känelstellen an den glatten Wänden und das Was er fließt in sicheren Tunnels durch den Berg. Das kostet viel Geld, erspart aber die teueren Ausbesserungsarbeiten, die meistens lebensgefährlich sind.

AUFNAHMEN:
S. BALKIN



Die Wasserleitung an der Felswand

Wenn man die Leitungsanlagen anschaut, so muß man sich fragen, wie es mit den primitiven Hilfsmitteln früherer Jahrhunderte möglich war, solche Werke zu bauen. Es braucht nicht nur Mut, sondern Verwegenheit, um die Balken an den senkrechten, oft überhängenden Felswänden zu befestigen.

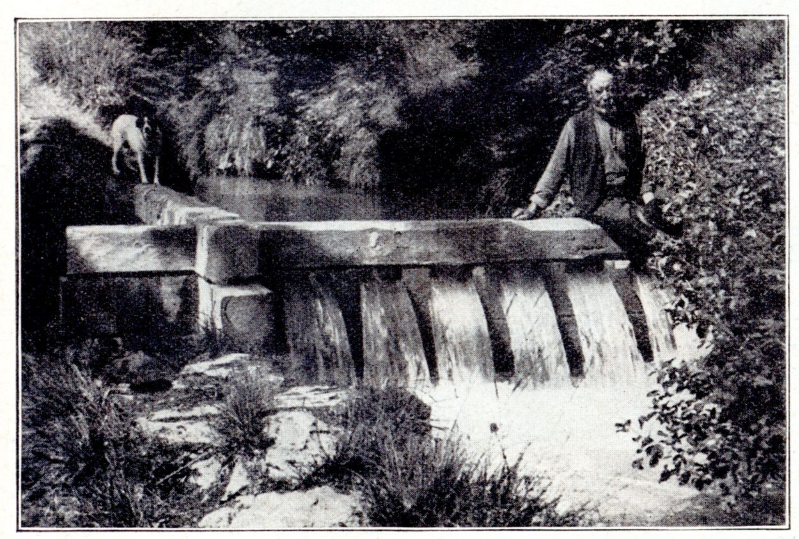
Jeder Anwohner erhält von dem wertvollen Naß: Der Tag zählt meist vierundzwanzig Wässerstunden, vielerorts aber nur sechzehn, da das Nachtwasser zur Hälfte angerechnet wird. Jeder Berechtigte erhält je nach Größe seines Grundstückes, eine bestimmte Anzahl Stunden zugeteilt. Wenn alle Teilnehmer einmal an der Reihe gewesen sind, ist der Kehr um, d. h. es wird wieder von vorne angefangen.



Überall rauscht das kühle Naß in kleinen Bächlein über die Wiesen, sorgsam geleitet von der kundigen Hand der Wässerleute.



Kilometerlang zieh n sich an den steil abfallenden Felsen die Holzkanäle, die das Wasser vom Gletscher ins Tal leiten. Viel Mühe und Opfer haben diese Leitungen gekostet.



Der Hüter des Wassers

Jede Wasserleitung gehört einer Gemeinschaft von Grundeigentümern, deren Grundstücke Anrecht auf Bewässerung haben. Es wird ein Wasservogt gewählt, der für Instandhaltung der Leitung verantwortlich ist und die Einhaltung der Wasserordnung überwacht. Das Amt dieses Wächters erfordert unbedingte Zuverlässigkeit, Kühnheit und Selbstsicherheit.

rung geschieht dadurch, daß die Kanäle an verschiedenen Stellen durch Steinplatten oder durch Eisenplatten gestaut werden, wodurch sich das Wasser über die Matte ergießt. In der Regel hat jeder Grundbesitzer immer am gleichen Wochentag das Recht auf eine Anzahl Wässerstunden. Es brauchte nicht nur Mut, sondern auch Verwegenheit, um die Kanäle an den senkrechten, oft überhängenden Felsen zu befestigen. Viele Arbeiter mußten ihr Leben bei diesen Arbeiten lassen, und auch jetzt noch erzählen die Bauern mit Schaudern von solchen Katastrophen.



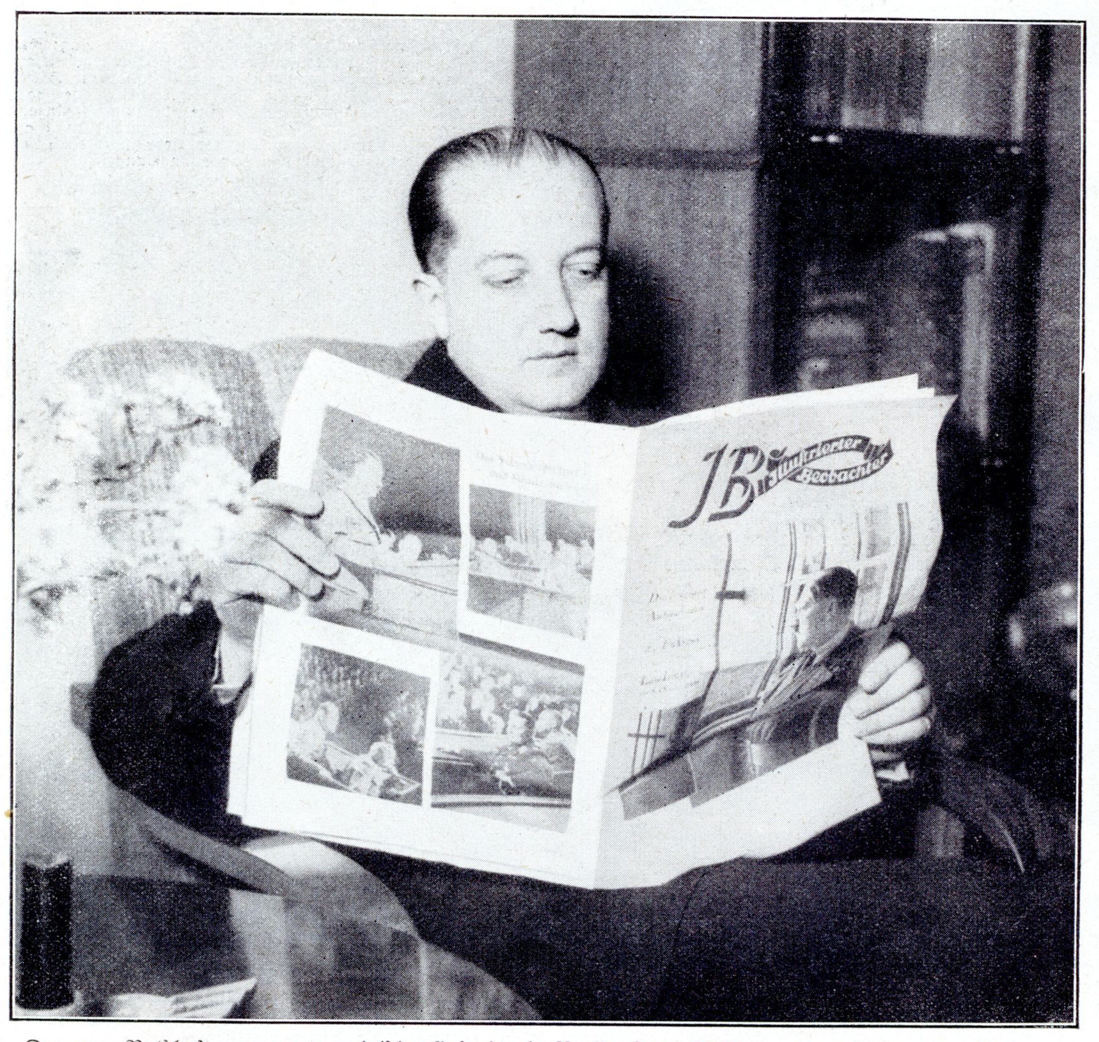
Jeder muß sein Wasser selber holen.

Mit mächtigem Schwung schlägt der Bauer eine schwere Eisenplatte in den Wassergraben, so daß das Wasser gestaut wird und in die Wiesen überfließt.

Die Vereidigung der Reichsstatthalter durch den Führer.

Von links nach rechts: die Reichsstatthalter Murr, v. Epp, Sauckel, Mutschmann, Robert Wagner, Sprenger, Hildebrandt, Staatssekretäre Funk, Lammers, der Führer, der Stellvertreter des Führers Reichsminister Rudolf Heß, Reichsinnenminister Dr. Frick.

Die Gesandtschaften in Berlin und Warschau zu Botschaften erhoben



Der zum Botschafter ernannte polnische Gesandte in Berlin, Jozef Lipski, in einem Zimmer der Botschaft bei der Lektüre des „Illustrierten Beobachters".



Der bisherige Gesandte und jetzige deutsche Botschafter in Warschau, Hans von Moltke



Rekord . . .!
Ernst J. Henne auf BMW fährt in Gyon bei Budapest mit 246 km/Std. einen neuen absoluten Weltrekord für Motorräder.

Rekord für Deutschland!

Rudolf Caracciola auf Mercedes-Benz-Rennwagen fährt 320 km/Std.
Ernst J. Henne auf BMW-Rennmotorrad fährt 246 km/Std.

Aufnahmen für den „J. B." von Oskar Weller.



Sorgen vor dem Start.
Oberingenieur Schleicher gibt die letzten Anweisungen für die Vorbereitungen zur Rekordfahrt der BMW-Maschine.

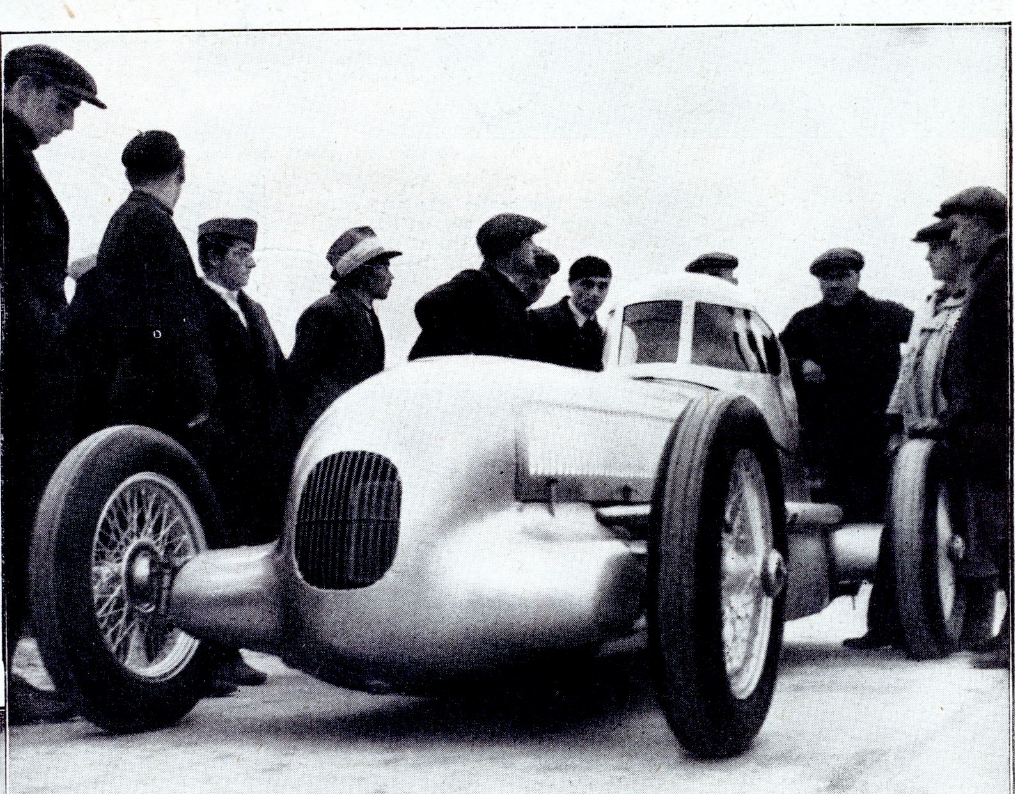
Rekorde fahren ist keine einfache Angelegenheit. Daß der Mercedes-Benz-Rennwagen schnell ist, zweifellos der schnellste Straßenrennwagen, der je gebaut wurde, war ja schon seit einiger Zeit klar. Und trotzdem — so ganz leicht war es doch nicht, diesen phantastischen Rekord von 320 km/Std. auf der Strecke von Gyon bei Budapest zu erreichen.

Ein ganzer Tag war mit Versuchen ausgefüllt: Düsen, Kerzen, Brennstoff, Reifen, verschiedene Radgrößen — das alles mußte auf der Rekordstrecke selbst erst durchexerziert werden, um die „beste Form" für diese Strecke zu finden.

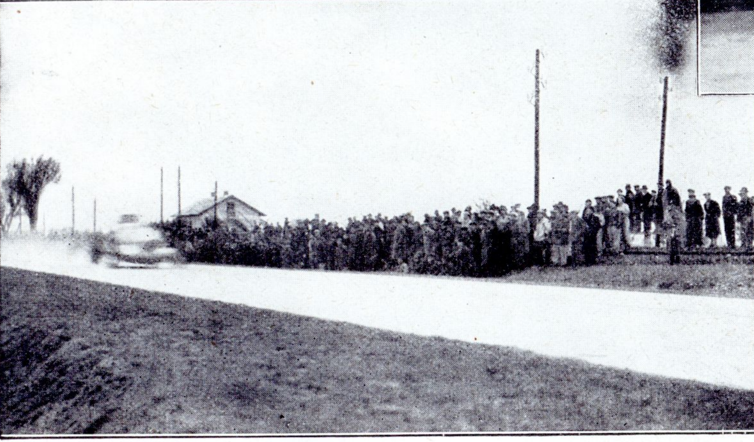
Immer und immer wieder brauste das silbergraue Projektil über die Betonstraße. Sprunghaft stieg die Schnelligkeit — endlich . . . der Abend senkte sich schon auf die Felder . . . war die 300-Kilometer-Grenze erreicht.

Auf der nächsten Fahrt überbot sie Rudolf Caracciola gleich um 20 km/Std. — ein Rekord, der lange Zeit unangreifbar dastehen wird!

Noch größer ist wohl die sportliche Leistung Hennes, der nicht weniger als sieben neue Motorrad-Weltrekorde aufstellte. Der Mann auf dem Motorrad kennt keine Karosserie, die ihn vor dem grausamen Angriff durch den Luftwiderstand schützt. Er kennt nicht das Gefühl der Geborgenheit, das eine Ka-



Der Wagen, der 320 km/Std. fuhr:
Nach vielen Siegen in den großen Rennen des Jahres 1934 ging der Mercedes-Benz-Rennwagen auf Rekordjagd. Versuchsweise wurde eine neue Stromlinien-Karosserie verwendet, bei der der Fahrer vollkommen eingeschlossen ist.

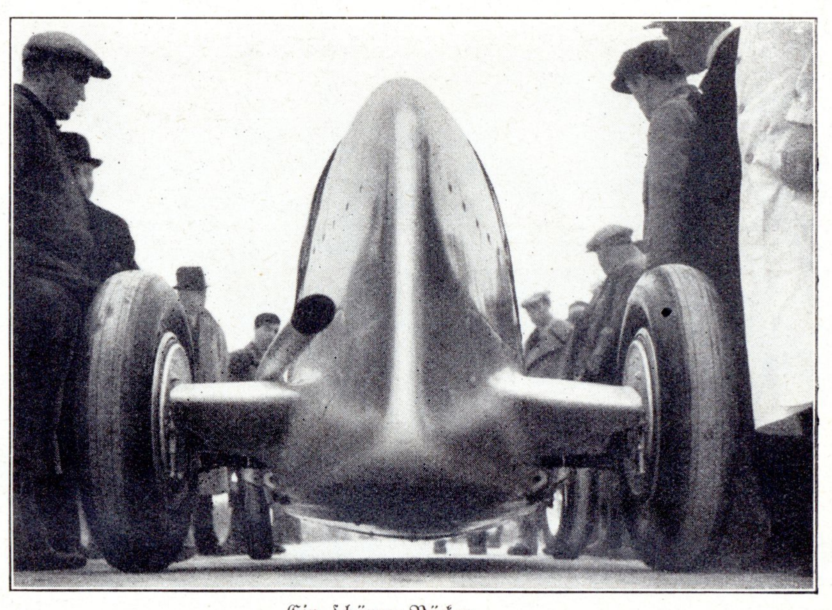


Ein Schatten nur . . .
Mit 320 km/Std. jagt das silbergraue Projektil über die Strecke, — die höchste Schnelligkeit, die je auf einer Straße erreicht wurde!



„Rudi".

Rekorde fahren ist keine einfache Sache. Ein ganzer Tag geht mit Versuchen drauf: Kerzen, Reifen, Düsen werden ausprobiert, bis endlich alles stimmt. Rudolf Caracciola, der neue Weltrekordmann, findet diese Pausen keineswegs amüsant, gähnend wartet er auf den nächsten Start.



Ein schöner Rücken . . .

Der Luftwiderstand ist der ärgste Feind des Rekordjägers — alle Feinheiten werden ausgenutzt, um diesen Widerstand zu überwinden.

rosserie dem Wagenfahrer gibt — mag diese Karosse auch nur aus hauchdünnem Aluminiumblech bestehen und beim ersten Anprall hemmungslos in Fetzen gehen.

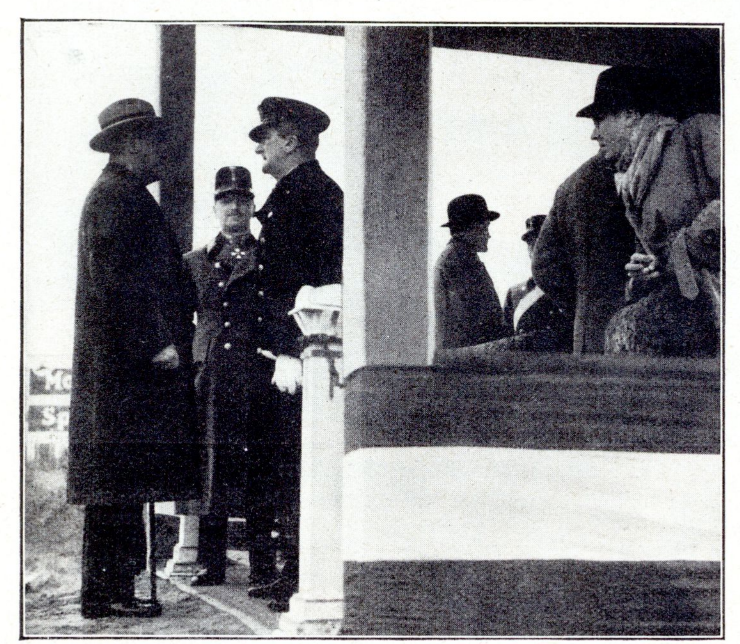
246 km/Std. fuhr Ernst Henne — damit ist er der schnellste Motorrad-Rennfahrer aller Klassen und Zeiten.

Mit 207 km/Std. fuhr Henne einen neuen Rekord für Motorräder mit Seitenwagen — das war seine größte Leistung: bei diesem höllischen Tempo den einseitigen Zug des Seitenwagens mit allen Körperkräften auszugleichen und die Maschine auf geradem Kurs zu halten!

Die höchste Geschwindigkeit, die je auf einer Straße erreicht wurde — die äußerste Schnelligkeit, die je ein Motorrad fuhr — das ist der Ausklang des Jahres 1934.

Rekord für Deutschland . . .!

Oskar Weller.

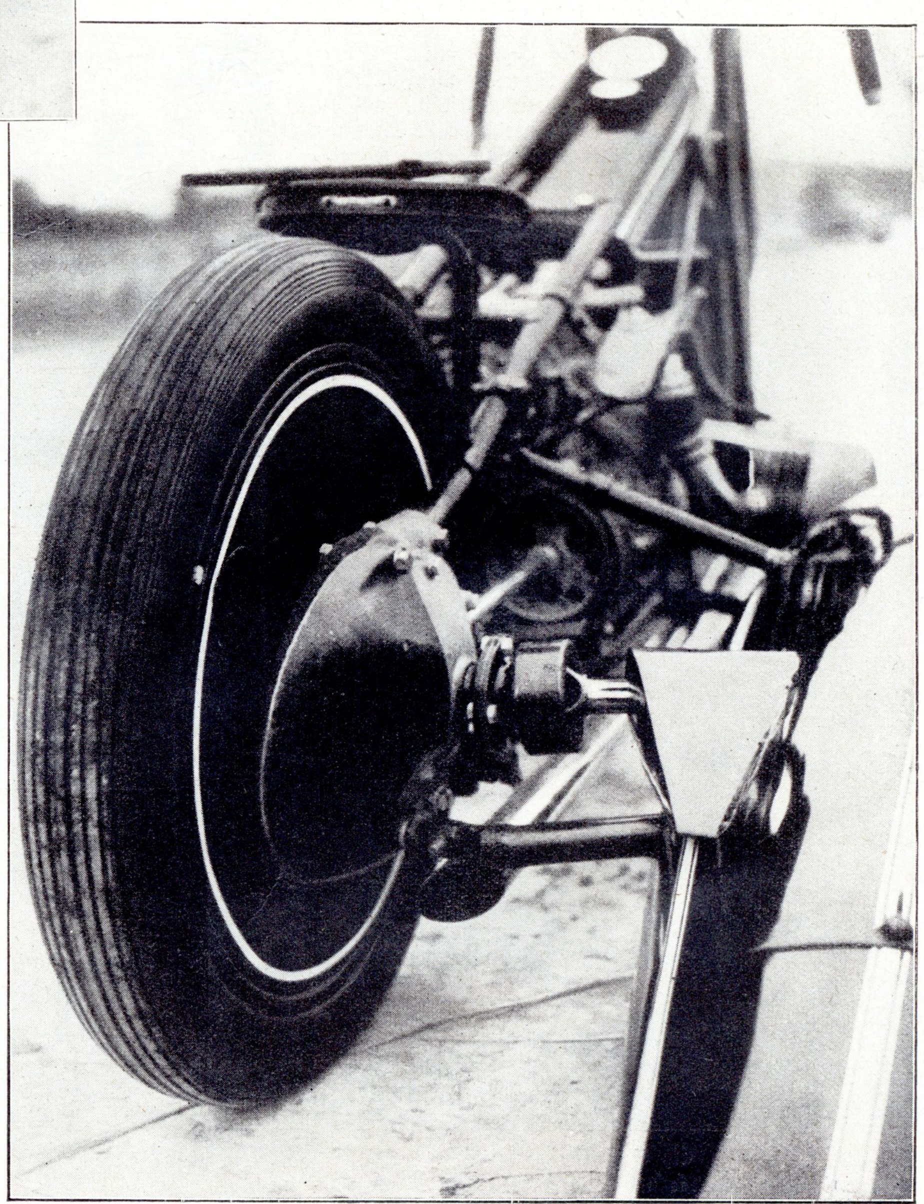


Reichsverweser Horthy als Zuschauer.

Der Reichsverweser Ungarns verfolgte die Rekordfahrten mit großem Interesse und ließ sich eine Reihe Persönlichkeiten des Sportlebens, darunter auch die deutschen Fahrer, vorstellen.

*

Bild rechts:
Bei den Rekordversuchen mit Seitenwagen wurde erstmals auch das Beiwagenrad der BMW-Maschine angetrieben.





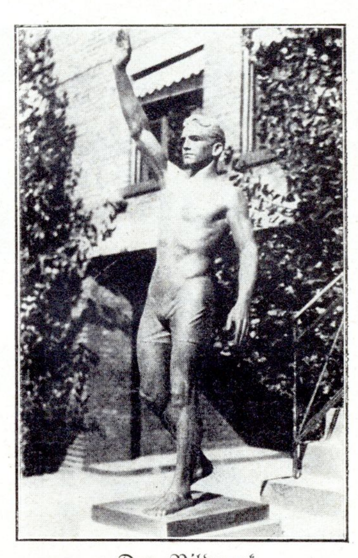
Der Tag des Handwerks in Braunschweig.
Reichswirtschaftsminister Dr. Schacht und der Stabsleiter der P.O., Dr. Ley auf dem Balkon der Burg in Braunschweig.



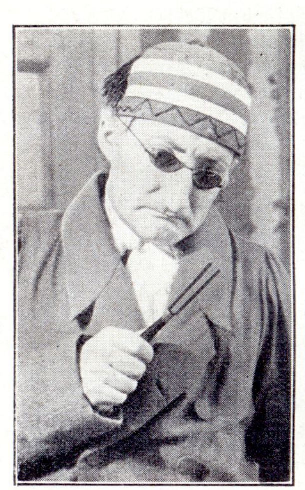
Ein Dietrich-Eckart-Denkmal wurde in Bichl in Oberbayern eingeweiht.
Von links: Staatsminister Hermann Esser; Kreistagspräsident Christian Weber; Frau Hasselwander, die Schwester des Dichters.

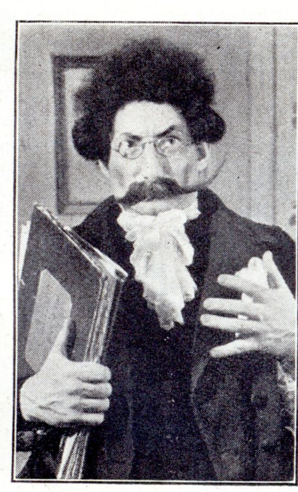
In einem idyllischen, charakteristischen Häusl vor Bichl, im Angesicht der Vorberge, hat der Dichter, den nun schon über zehn Jahre die Erde deckt, mit den Musen um sein Werk gerungen. Nun steht in unmittelbarer Nähe dieses Häuschens ein einfaches, würdiges Denkmal, im Sinne Eckarts selbst mitten unter seinem Volke, steht vor den Bergen, die er so unendlich geliebt hat, und die all ihre Pracht der Herbstesfarben in verschwenderischer, tausendfacher Abwechslung grüßend zu seinem Mal herüberschicken. Eine Tafel trägt die Worte:

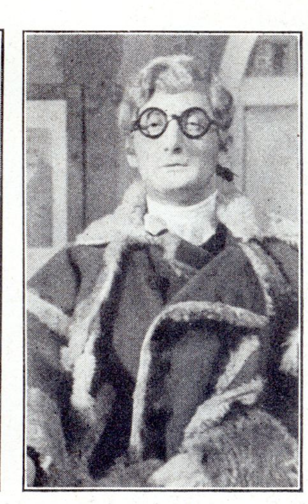
Dietrich Eckart
1868—1923
der Künder und Wegbereiter des Dritten Reiches vollendete in Bichl in den Kriegssommern 1916—1918 sein Hauptwerk „Lorenzaccio".

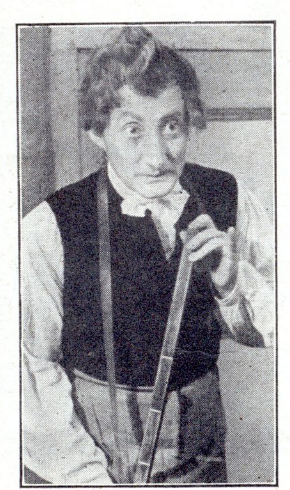


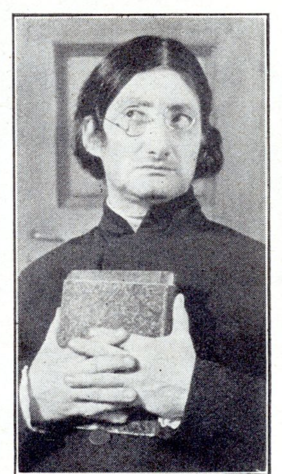
Das Bildwerk
„Der deutsche Gruß"
von Prof. Ludwig Habich, Stuttgart, wurde in Brieg (Schlesien) aufgestellt.

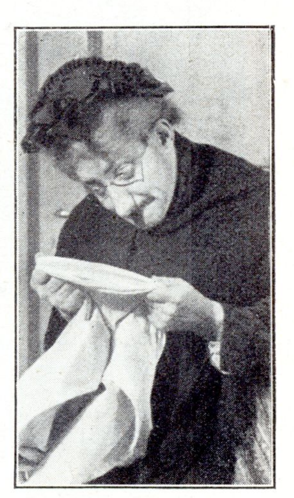








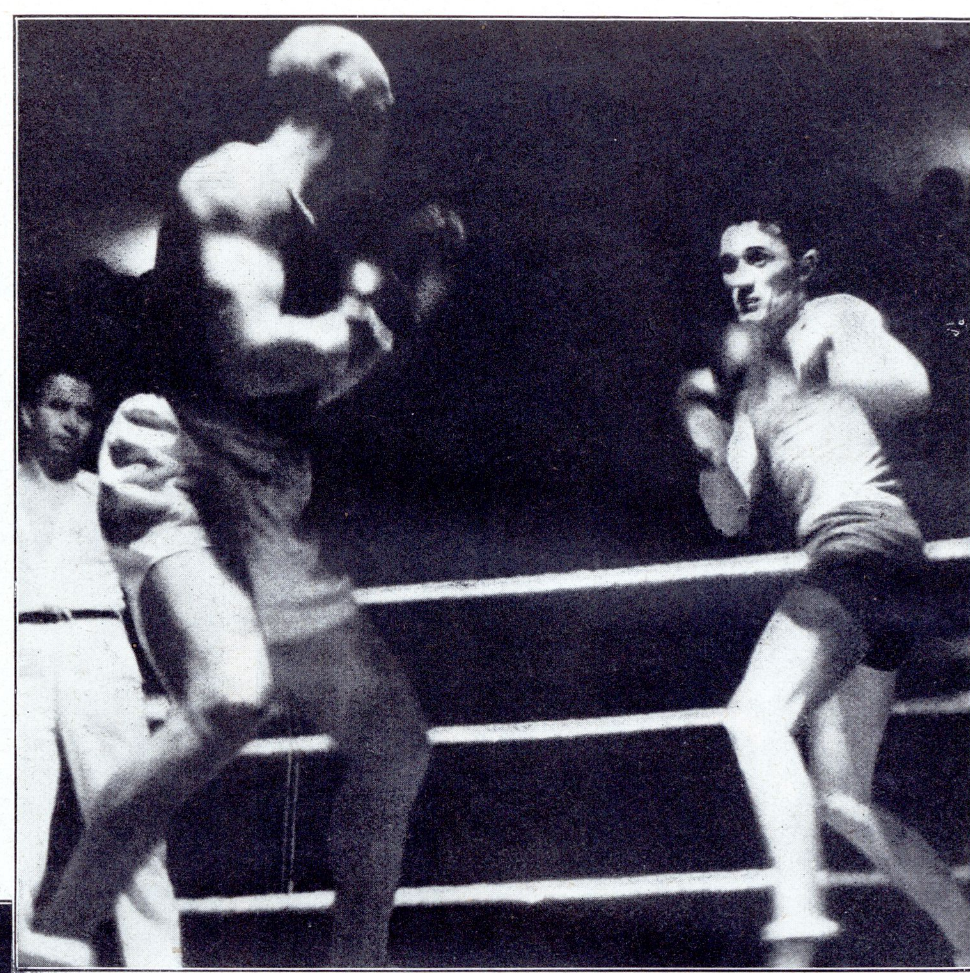




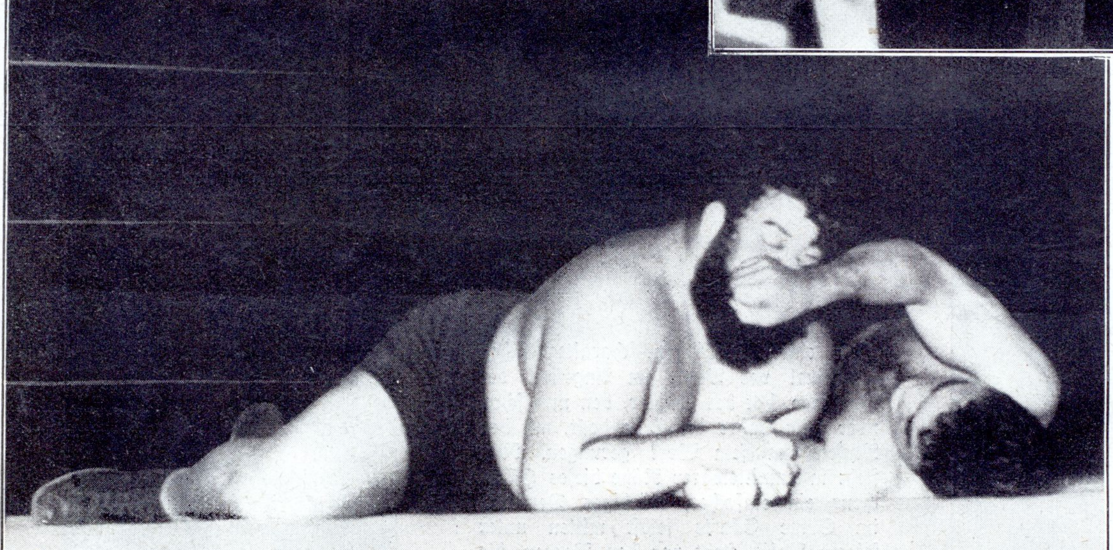
Schillerfeier und Maskenkunst:
Zur 175-Jahr-Feier von Schillers Geburtstag (10. 11. 1759) haben die Münchener Staatstheater den von Schiller für seinen Freund Körner geschriebenen Einakter „Ich habe mich rasieren lassen" einstudiert. Die Bilder zeigen Rudolf Vogel in den rasch aufeinanderfolgenden sechs Rollen als:
„Bellmann" „Der Seifenbekannte" „Haase" „Schneider Miller" „Kandidat" „Wolfin".



Elly Beinhorn fliegt durch Nordamerika.
Das Bild zeigt die deutsche Fliegerin auf dem Flugplatz in Agua Caliente.



Um den Mitteleuropäischen Boxpokal in Prag: Deutschland siegte mit 12:4 über die Tschechoslowakei. Die Aufnahme zeigt den schönen Kampf zwischen Eckstein (Deutschland) und Durdys (Tschechoslowakei) im Schwergewicht.



Dem Ringer mit dem Vollbart wird der Bart gerauft!
Der 317 Pfund schwere amerikanische Ringer Dean (genannt der „Menschenberg") trägt wohl als einziger Ringer einen Vollbart. Das Bild zeigt ihn im Kampf mit Jim Londos, den Weltmeister im „Catch-as-catch-can"-Ringen.



Der billigste Tank der Welt!
Ein Miniaturtank, der schon jetzt für den Weihnachtstisch in ungezählten Mengen von der dafür zuständigen „Rüstungsindustrie" hergestellt ist und nur dreißig Pfennig pro Stück kostet.



Bild links:
Ein vorbildlicher Sprung der Streife 6 der bayerischen Landespolizei beim Streifenritt der Landespolizei.